

-----Original Message-----

**From:** Flavio Petroni [mailto:flaviopetroni@iol.it]

**Sent:** Sunday, August 31, 2003 11:56 PM

**To:** TREN TEN TRANSPORT REVISION

**Subject:** Comunicazione

Alla Commissione Europea  
Direzione Generale per l'Energia ed i Trasporti  
Revisione TEN-T  
Ufficio : DM 24 7/16  
Persona di Riferimento : Martine Genoux-Stawiarski, Tel.: 0032-2-295.48.63  
B-1049 Brussels  
Belgium

Flavio Petroni  
Comune di Ronchi dei Legionari (Gorizia)  
Friuli Venezia Giulia  
Italia

Si portano all'attenzione dell'Unione Europea e della Commissione Europea le gravi problematiche di carattere socio-ambientale ed economico legate alla realizzazione del progetto prioritario n°6, la linea ferroviaria Lione-Trieste inserita nel più vasto concetto legato al Corridoio V. In particolare il Comitato valuta in maniera estremamente negativa il tracciato della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità, Venezia-Trieste nel tratto Ronchi dei Legionari-Trieste che attraversa la nostra città dividendola in due, prevedendo la costruzione di una galleria nel Carso della lunghezza di circa 25km. Inoltre si ritiene importante sottolineare i seguenti punti:

#### 1-Applicazione della Direttiva 96/48/CE

La Direttiva 96/48/CE comunitaria prevede all'Allegato I che IL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO AD ALTA VELOCITÀ sia definito a livello di infrastrutture come : " Le linee ad alta velocità comprendono:

- le linee specialmente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiore a 250 km/h,
- le linee specialmente adattate per l'alta velocità attrezzate per velocità dell'ordine di 200 km/h,
- le linee specialmente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a motivo di vincoli topografici, di rilievo e di ambiente urbano la cui velocità deve essere adeguata caso per caso."

Nonostante il previsto tracciato ferroviario ad Alta Velocità vada ad attraversare centri urbani ed aree estremamente delicate dal punto di vista idrogeologico quali l'attraversamento prevalentemente in galleria del Carso e di fiumi sotterranei quali il Timavo non sono nemmeno state prese in considerazione le opzioni di ammodernamento della linea ferroviaria esistente Ronchi-Trieste .

Si sottolinea come nel progetto preliminare così come presentato sono assenti alternative progettuali coerenti con la Direttiva 96/48/CE., come una progettazione specialmente adattata per l'alta velocità aventi carattere specifico a motivo di vincoli topografici, di rilievo e di ambiente urbano in cui velocità deve essere adeguata caso per caso, come ad esempio l' ammodernamento della linea ferroviaria esistente Ronchi-Trieste o una progettazione per velocità adeguata alle circostanze ambientali.

#### 2-Revisione della Decisione N. 1692/96/CE riguardante il progetto n.° 6 Lione-Trieste

Le caratteristiche geomorfologiche dell'Area di confine Slovenia-Italia,

prevalentemente collinoso con ampi fenomeni di "carsismo", e la rete ferroviaria nell'area di confine tra le due nazioni suggeriscono un approccio più "morbido" del progetto N°6, in particolare si suggerisce in sostituzione di quanto presentato nel progetto preliminare la "Ristrutturazione/Ammodernamento" del tracciato ferroviario dal Comune di S.Canzian D'Isonzo fino a Trieste, in sostituzione della progettata nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità, la Ristrutturazione ovviamente dovrà soddisfare le caratteristiche di interoperabilità del sistema ferroviario europeo di Alta Velocità.

### 3- Revisione della Decisione N. 1692/96/CE area slovena

Gli esiti della II guerra mondiale hanno portato a delle situazioni di marginalizzazione delle aree di confine della Provincia di Gorizia, in questo senso gli investimenti nel settore ferroviario possono essere un modo efficace per eliminare questa situazione, in questo senso, il potenziamento del tracciato ferroviario Gorizia-Divacia, ove vi sarebbe l'innesto con la linea ferroviaria proveniente da Trieste in direzione Liubljana permetterebbe di creare un collegamento alternativo importante per l'Area Italo-Slovena dell'Isonzo. Area che altrimenti non avrebbe nessun giovamento dal progetto n°6, in via alternativa si può pensare con le medesime finalità un collegamento Gorizia-Ajdovscina-Ljubljana.

### 4-Revisione della Decisione N. 1692/96/CE area Italo-Austriaca

Il recente ammodernamento della linea ferroviaria Udine-Tarvisio rimane parzialmente inutilizzato stanti i problemi di interoperabilità con le linee austriache, si sottolinea che l'eliminazione della strozzatura Tarvisio-Villach permetterebbe in prospettiva il potenziamento della Villach-Wien, creando così un collegamento con l'ipotizzato progetto n°17 "Eastern European Combined Transport/High Speed Train" creando così una linea ferroviaria di attraversamento dell'Austria che potrebbe essere utilizzata per il trasporto merci in alternativa al trasporto su gomma.

### 5- Revisione della Decisione N. 1692/96/CE conclusioni

Riteniamo sia prioritario connettere i porti dell'alto Adriatico alla nuova rete di trasporto transeuropea, tale azione comunque dovrà avvenire oltre che con il rispetto del territorio anche in modo efficace e celere, in questo senso se si vuole evitare l'esplosione del trasporto su gomma nell'area confinaria Italo-Slovena è fondamentale che i nuovi progetti ferroviari vengano realizzati in tempi celeri, agendo prevalentemente sull'ammodernamento della rete ferroviaria esistente in territorio italiano, l'eliminazione del collo di bottiglia Italo-Austriaco e diversi interventi in territorio sloveno (alcuni già previsti) costruzione/elettrificazione di tratte ferroviarie ed aggiunte di secondi binari per altre, ruolo dei porti dell'Alto Adriatico, assegnando comunque all'interno di questi concetti anche un ruolo allo scalo ferroviario di Cervignano del Friuli, agendo con questi criteri e con queste idee riteniamo che la situazione economica di un'area che va ben oltre quella confinaria Italo-Slovena possa trarre sicuro giovamento.